

nur die gesammten Kosten von 32 Millionen bestritten, sondern es bleiben noch 14 Millionen an Grundbesitz und anderen Werthen zurück.

Noch ist die Zeit zu kurz, um beurtheilen zu können, was das große Werk der Donauregulirung für den Handel und Wandel der Großstadt bedeutet. Es ist eigentlich nur ein vereinzelttes Merkmal dieses Einflusses, wenn wir die Ziffer anführen, daß die Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft in der letzten Zeit gerade doppelt so viele Frachtgüter (14 bis 16 Millionen Metercentner) befördert hat als am Ende der Sechziger-Jahre. Viel bedeutungsvoller scheint uns die allmählig vor sich gehende Verlegung des großen Handels- und Geschäftslebens an die Ufer des mächtigen Stromes, in die neu entstehende Donaustadt. Schon führen vortreffliche Straßenzüge in diesen so lange vernachlässigten Theil der Großstadt; schon verbinden Schienenstränge die Uferländer mit dem Eisenbahnnetz der Monarchie; schon entstehen dort industrielle Etablissements, die auf die Verarbeitung von Rohstoffen und Massengütern angewiesen sind; schon wurden Lagerhäuser errichtet, welche diese Massengüter, besonders die Bodenproducte des fruchtbaren Ostens aufnehmen und eine lang gefühlte Lücke der Organisation des Wiener Großhandels ausfüllen. Neues Leben regt sich an den Ufern des majestätischen Stromes, der, in sein neues Bett gebannt, nicht mehr gefahrdrohend, sondern nur mehr befruchtend und nutzbringend der Pflege des Wohlstandes, der Mehrung des Reichthums dient. Aus dem rastlos geschäftigen Treiben, welches in der Donaustadt erwacht, erblicke ein herrliches Wien an der herrlichen Donau!

